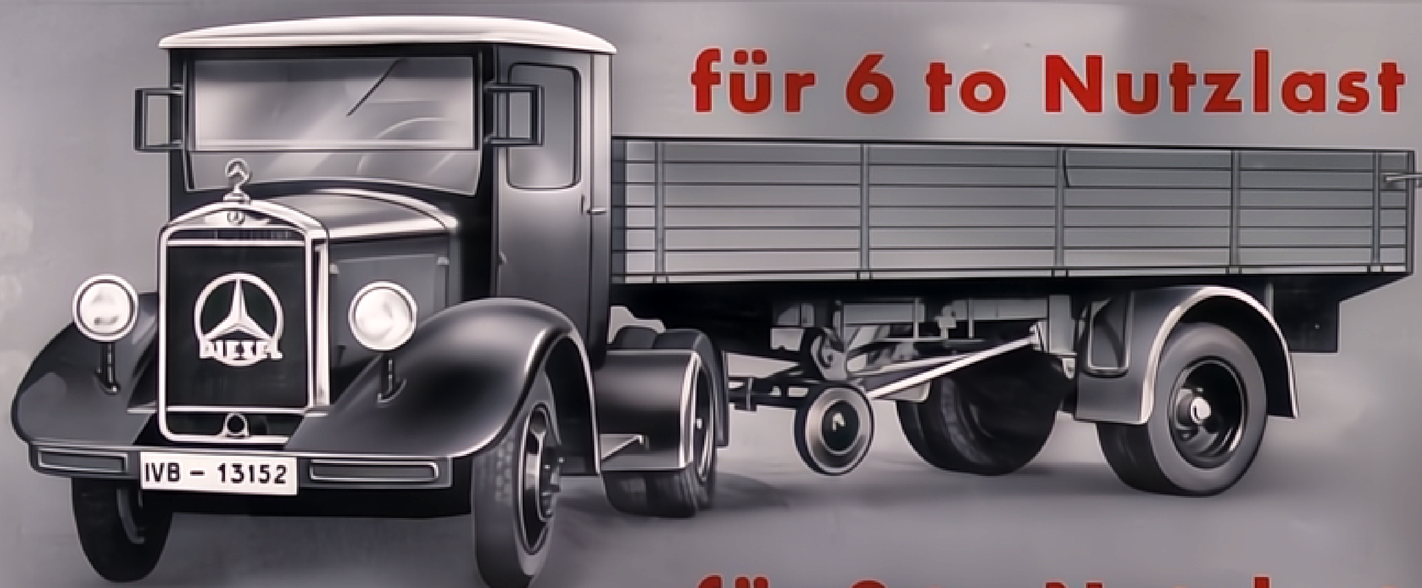
MERCEDES-BENZ

DIESEL-SATTELSCHLEPPER

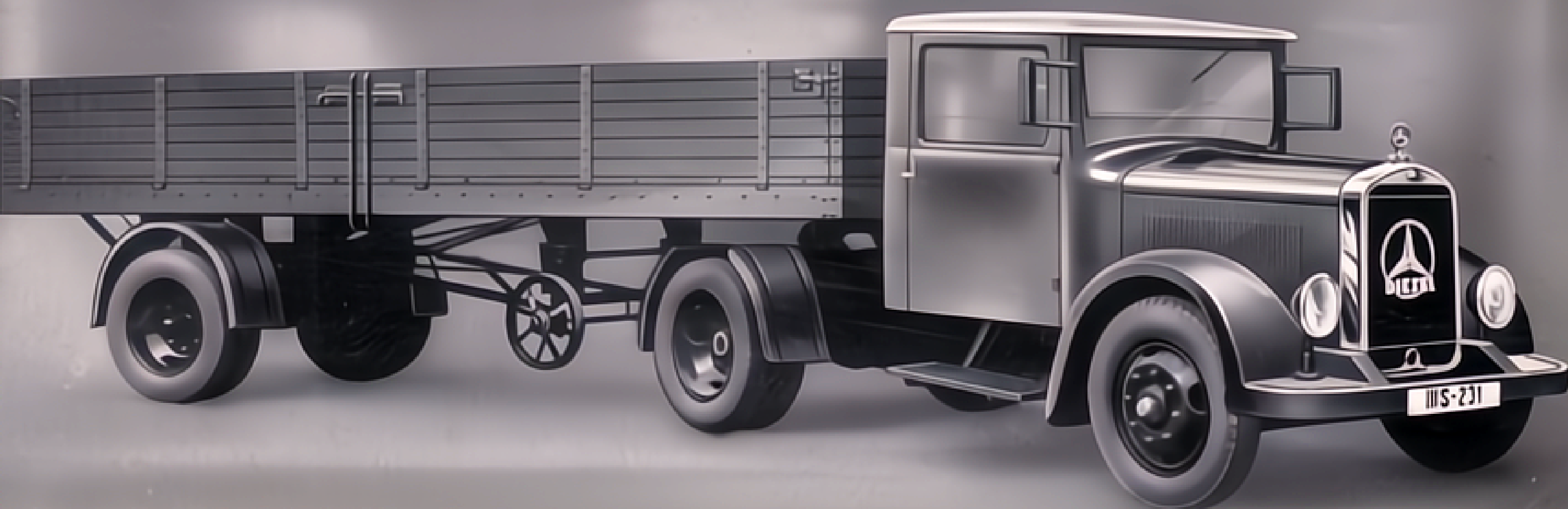
für 4 to Nutzlast

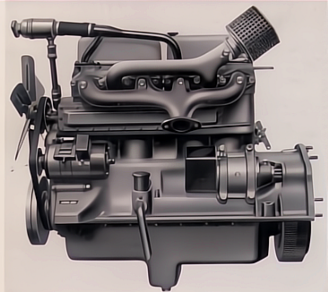


für 6 to Nutzlast

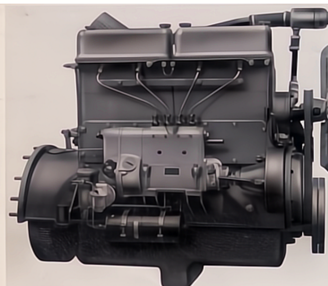


für 8 to Nutzlast

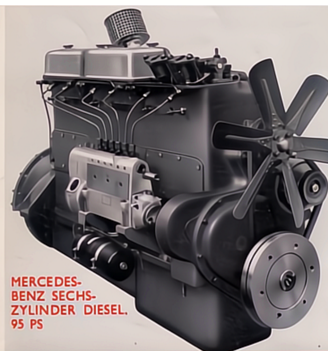




MERCEDES-BENZ VIERZYLINDER DIESEL, 55 PS



MERCEDES-BENZ VIERZYLINDER DIESEL, 65 PS



MERCEDES-BENZ SECHSZYLINDER DIESEL, 95 PS

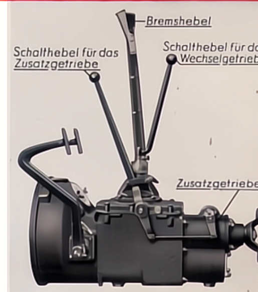
DIE MOTOREN

der Mercedes-Benz Sattelschlepper sind starke, hochelastische und wirtschaftliche Fahrzeugdiesel-Maschinen, welche den beim heutigen Lastenverkehr gestellten wachsenden Anforderungen in allen Teilen entsprechen. Wie alle unsere Dieselmotoren sind auch die für Sattelschlepper vorgesehenen, nach dem bewährten Mercedes-Benz-TRICHTER-SYSTEM gebaut, das bekanntlich von einer Reihe in- und ausländischer Fahrzeugfabriken in Lizenz angewendet wird. Die überragenden Vorteile dieser Bauart: das Rohöl wird von der Brennstoffpumpe nicht unmittelbar in den Zylinder, sondern in eine Vorkammer eingespritzt, hier erfolgt durch Teilverbrennung die thermodynamische Aufbereitung. Das Brennstoff-Gemisch strömt infolge des Überdruckes mit hoher Geschwindigkeit von der Vorkammer über den temperaturregelnden Einsatz in den Zylinder und verbrennt dort restlos. Niedrige Einspritzdrücke, also größere Sicherheit und geringerer Verschleiß. Gleichmäßige Entzündungstemperaturen, auch bei Teilbelastung; rauch- und geruchlose Verbrennung. Bei Berücksichtigung der gegenüber gleichstarken Vergasermotoren erzielten mengen- und kostenmäßigen Ersparnissen ergeben sich
UM 75% NIEDRIGERE BRENNSTOFFKOSTEN
also wirtschaftlichster Fahrbetrieb.

Technische Einzelheiten der Dieselmotoren:
Vierzylinder, 55 PS Leistung, Bohrung 100 mm, Hub 120 mm; Vierzylinder, 65 PS Leistung, Bohrung 110 mm, Hub 130 mm; Sechszylinder, 95 PS Leistung, Bohrung 110 mm, Hub 130 mm. Der 4-Zylinder von 55 PS Stärke findet für den 4-Tonner, der 4-Zylinder-Motor 65 PS Leistung beim 6-Tonner Verwendung, während der 95 PS starke 6-Zylinder in den 8-t-Sattelschlepper eingebaut wird. Zylinder und Kurbelgehäuse in einem Block gegossen, paarweise zusammengepaßte Zylinderköpfe, Vorkammer, Düse und temperaturregelnder Einsatz als Ganzes leicht herausnehmbar. Ausgewuchtete Kurbelwelle, Ölumlauf durch starke Zahnradpumpe über Grob- und Feinfilter. Brennstoffzufuhr über Vor- und Feinfilter zur Brennstoffeinspritzpumpe. Anlassen durch Druckknopf nach vorhergehendem Glühen elektr. Heizspiralen. Bedienung ebenso einfach wie bei Benzin-Motoren.

DAS STABILE FAHRWERK

unserer drei Sattelschlepptypen von vier, sechs und acht Tonnen Nutzlast ist in allen Teilen den besonderen Erfordernissen dieser Betriebsart angepaßt. Durch kurzen Radstand und breite Vorderspur wird die für Sattelschlepper unbedingt notwendige Fahrzeugwendigkeit erreicht. Der Rahmen besteht aus Stahlblechträgern von hoher Festigkeit die durch starke Querträger zu einem festen Ganzen verbunden werden. Besonders bemerkenswert ist der beim 8-t-Typ zur Verwendung kommende TIEFZUGRAHMEN. Das Maschinenaggregat ist elastisch und verwindungsfrei gelagert. Vom Getriebe aus erfolgt die Kraftübertragung über eine gut ausgewuchtete, beiderseits gelenkig verbundene Antriebswelle auf das Differential. Halbelliptikfedern vorn und hinten sichern eine weiche Abfederung des Fahrgestelles.



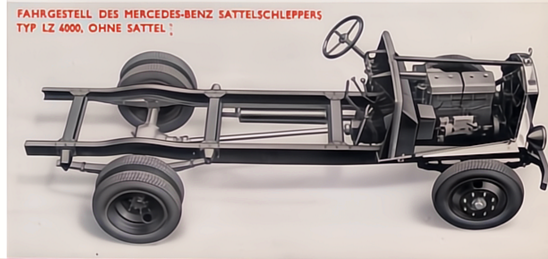
DAS GETRIEBE MIT DEM ANGEBAUTEN ZUSATZGETRIEBE

BREMSEN. Beim 4-Tonner, Typ LZ 4000 ist die Fußbremse als Öldruckvierrad-Bremse ausgebildet. Für den Anhänger ist eine zuverlässige und äußerst wirksame Seilzugbremse vorgesehen, die durch einen zweiten Bremshebel vom Führersitz aus betätigt wird. Beim 6-Tonner, Typ LZ 6000 wirkt die Fußbremse (Vierradbremse) unter Zwischenschaltung einer Servobremse auf Vorder- und Hinterachse des Zugwagens, sowie gleichzeitig auf die Anhängerachse. Bei beiden Typen wirkt die feststellbare Handbremse hinter dem Getriebe auf die Antriebswelle. 8-Tonner, LZ 8000: mit der Hilfskraft eines Bosch-Dewandre-Bremszylinders, wirkt die Fußbremse auf Vorder- und Hinterachse des Zugwagens und auf die Achse des Anhängers. Für das Bremssystem ist ein Unterdruckkessel von ca. 75 Ltr. eingebaut, der Unterdruck wird auf den Anhänger durch einen Spiralschlauch mit leicht lösbarer Schlauchkupplung übergeleitet.

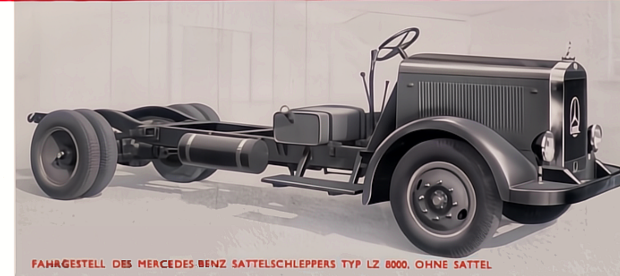
ZUSATZGETRIEBE. An das stabile 4-Ganggetriebe ist ein Zusatz- bzw. Reduktionsgetriebe angeschlossen, so daß acht verschiedene Übersetzungen vorhanden sind. Für jeden vorkommenden Betriebsfall ist somit ein absolut sicheres Anfahren, bei größter Schonung der Kupplung gewährleistet.

DER SCHLEPPANHÄNGER.

Die Abmessungen der für den einzelnen Typ in Betracht kommenden normalen Anhänger sind auf der letzten Seite dieses Prospektes angegeben. Je nach dem Verwendungszweck können Pritschenwagen, Kastenwagen, Möbeltransportwagen, Tankwagen, Spezialwagen, Omnibusse, und dergl. als Anhänger geliefert werden. Größe und Bauart sowie Abmessungen richten sich nach den jeweiligen Betriebsverhältnissen. Die automatische Kupplung des leicht auf- und ab-



FAHRGESTELL DES MERCEDES-BENZ SATTELSCHLEPPERS TYP LZ 4000, OHNE SATTEL



FAHRGESTELL DES MERCEDES-BENZ SATTELSCHLEPPERS TYP LZ 8000, OHNE SATTEL

protzbaren Anhängers ist absolut zuverlässig und schließt jeden Fehler oder Mißgriff aus. Vom Zugwagen abgehängt ruht das Vorderteil des Anhängers auf zwei großen Stützrädern, die in der Höhe beliebig eingestellt werden können. Die Stützräder sind mühelos drehbar, so daß der Anhänger in jeder Richtung verschoben werden kann.

VORTEILE DES MERCEDES-BENZ SATTELSCHLEPPERS

Große Nutzlast bei geringen Betriebskosten, der Brennstoffverbrauch entspricht dem eines Lastwagens weit geringerer Nutzlast. Wendekreis-Radius beim 4-Tonner nur 5,5 m, beim 6-Tonner nur 6,25 m und beim 8-Tonner nur 7 m. Für die Festlegung der Steuer ist lediglich das Gewicht des ~~Anhängers~~ Zugwagens zusätzlich aufgesatteltem leeren Anhänger soweit er den Zugwagen belastet, ausschlaggebend. Als besonderer Vorzug ist noch hervorzuheben, daß die Bedienung des Sattelschleppers durch den Fahrer allein erfolgt, also EINMANNBETRIEB. Der Hauptvorteil des Sattelschleppers gegenüber einem Lastwagen liegt in seiner Verwendbarkeit als Pendelwagen im Kurzstreckenverkehr. Im allgemeinen sollte ein Sattelschlepper nur für Strecken, die durch vorwiegend ebenes Gelände führen, eingesetzt werden. Die dabei vorkommenden Steigungen dürfen nicht stärker sein als 7%.

DIE AUSSTATTUNG.

Das geschlossene Führerhaus des Zugwagens ist besonders geräumig und bietet für DREI Personen bequeme gepolsterte Sitzgelegenheit mit Rückenlehne. Zwei Türen mit kurbelbaren Fenstern. Elektr. Winker. Vorderscheibe ausstellbar, mit elektr. Wischer versehen. An der Armaturentafel befinden sich in übersichtlicher Anordnung die Schaltapparate für Beleuchtung und Winker, ferner ein Geschwindigkeitsmesser mit Kilometerzählwerk und ein Ölkontrollanzeiger. Brennstoff- und Zündregulierung am Steuerrad angeordnet. Handglühschalter mit Anlaßknopf, Stecker für Handlampe. Bosch-Dynamo und -Anlasser. Starke Akkumulatorenbatterie für Motor, Licht und für die Glühkerzen. 2 Scheinwerfer, Signalhorn. Signalknopf am Lenkrad. Abblendung durch Fuß-Schalter. Rückblickspiegel, Werkzeuge und ein unbereiftes Reserverad. Vorsteck-Reifenluftpumpe beim 4- und 6-Tonner gegen geringen Mehrpreis, beim 8-Tonner im Preis eingeschlossen.

MERCEDES-BENZ DIESEL-SATTELSCHLEPPER, 4, 6 UND 8 TONNER

SATTELSCHLEPPER



Mercedes-Benz 4 to Sattelschlepper, Anhänger abgeprotzt



Mercedes-Benz 4 to Sattelschlepper



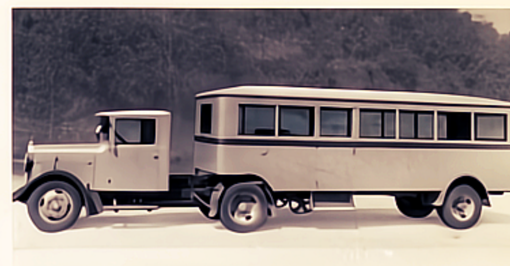
Mercedes-Benz 4 to Sattelschlepper, Anhänger abgeprotzt



Die gute Wendigkeit der Mercedes-Benz Sattelschlepper (6 to)



Mercedes-Benz 6 to Sattelschlepper mit Viehtransport-Anhänger



Mercedes-Benz Sattelschlepper mit Omnibus-Anhänger



Mercedes-Benz Sattelschlepper ohne Anhänger



Mercedes-Benz 8 to Sattelschlepper

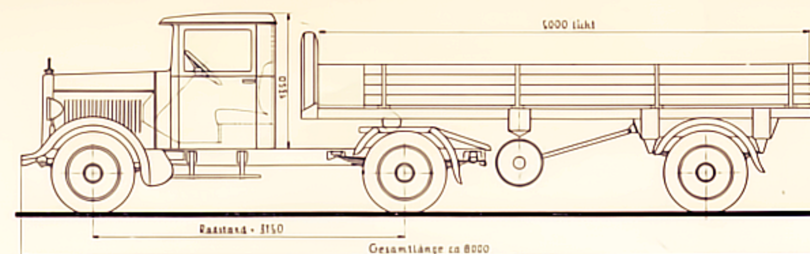


Mercedes-Benz 8 to Sattelschlepper

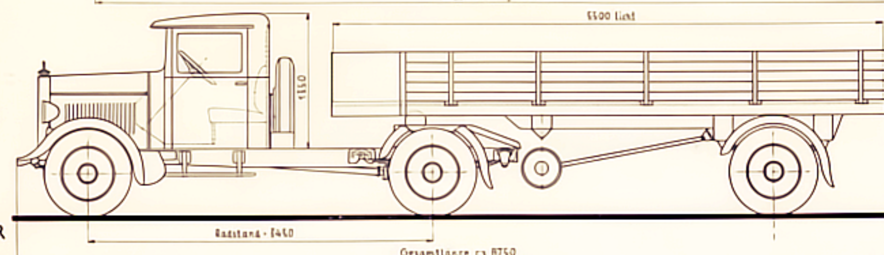


Mercedes-Benz 8 to Sattelschlepper mit Spezial-Anhänger

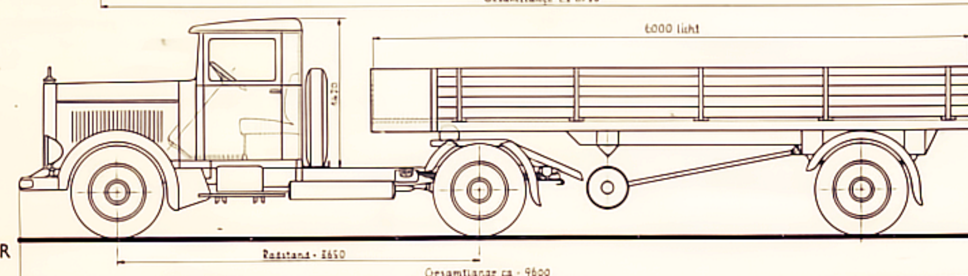
SATTELSCHLEPPER



4-TONNER



6-TONNER



8-TONNER

TECHNISCHE DATEN DER MERCEDES-BENZ SATTELSCHLEPPER

Typ	LZ 4000	LZ 6000	LZ 8000
Motor	4 Zyl.	4 Zyl.	6 Zyl.
Motorleistung	55 PS	65 PS	95 PS
Bohrung	100 mm	110 mm	110 mm
Hub	120 mm	130 mm	130 mm
Geschwindigkeit / Stunde	ca. 55 km	ca. 45 km	ca. 55 km
Brennstoffverbrauch / 100 km	ca. 14-15 kg	ca. 20 kg	ca. 25 kg
Ölverbrauch / 100 km	ca. 0,4 kg	ca. 0,5 kg	ca. 0,6 kg
Radstand	3 150 mm	3 450 mm	3 650 mm
Spurweite vorn	1 645 mm	1 740 mm	1 825 mm
Spurweite hinten	1 635 mm	1 605 mm	1 685 mm
Baulänge (Führersitzrückwand bis Rahmenende)	2 135 mm	2 465 mm	2 655 mm
Räder (abnehmbar)		Scheiben	
Bereifung des Zugwagens vorn	6.50 Tr. - 20	32 × 6 extra	34 × 7 1/2 extra
„ „ „ hinten	6.50 Tr.- 20 dopp.	32 × 6 extra dopp.	34 × 7 1/2 „ dopp.
Bereifung des Anhängers	6.50 Tr.- 20 „	32 × 6 „ „	34 × 7 1/2 „ „
Gewicht des betriebsfertigen Zugwagens einschl. Führerhaus, jedoch ohne Kupplungssattel	ca. 2 250 kg	2 750 kg	3 400 kg
Rahmentragfähigkeit des Zugwagens	3 000 kg	3 800 kg	4 600 kg
Nutzlast des normalen Pritschenwagen-Anhängers	4 000 kg	6 000 kg	8 000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht des maximal belasteten Schleppzuges	8 000 kg	11 000 kg	14 000 kg
Höchstzulässiger Hinterachsdruck der belasteten Zugmaschine nicht über	3 500 kg	4 600 kg	5 500 kg
Länge der Ladefläche des Pritschenwagen-Anhängers	5 000 mm	5 500 mm	6 000 mm
Breite „ „ „ „	2 000 mm	2 100 mm	2 100 mm
Höhe der Bordwände	400 mm	500 mm	500 mm

Abbildungen und Beschreibungen sind für die Lieferung unverbindlich, wir behalten uns Änderungen der Konstruktion und Ausstattung vor

DAIMLER-BENZ A.-G.
GAGGENAU IN BADEN



8485. 1. 33. BK.